12e Année. N° 566 — Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes.) — 24 Juillet 1909 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

CE NUMÉRO CONTIENT :

8 pages et une double page

SUR LA

Traversée de la Manche en Aéroplane

ET

4 pages sur les voyages aériens

de Blériot et de Paulhan.

LATHAM

Qui vient d'échouer dans sa tentative de traversée de la Manche en aéroplane, après avoir volé 18 kilomètres au-dessus des flots.

(Voir pages 49 à 58.)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA . LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Elysées et 9, aven. de l'Opéra.

Abonn : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande

LES ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie PEUVENT ÊTRE LUES PAR TOUT LE MONDE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

HERNIE

SEUL LE **BANDAGE CLAVERIE**

PNEUMATIQUE, IMPERMÉABLE ET SANS RESSORT

PROCURE UN SOULAGEMENT ***IMMÉDIAT*** *ET UNE CONTENTION* ***ABSOLUE***

BROCHURE FRANCO
A. CLAVERIE
234, Faubourg Saint-Martin, PARIS.

FLIRT

PARFUM ULTRA PERSISTANT

ED. PINAUD

18, Place Vendôme. PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10 TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN — Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty*** —

A. Formigyn

La voiture de ville la plus agréable est le

Petit Landaulet

Vinot Deguingand

12 HP. 4 cyl.
29 Quai National Puteaux.

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr 50
POUR VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

SAVON BELFLOR

L.T. PIVER
PARIS

VOITURE DE PROMENADE

DUPONT

10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VI^e^)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
ANCIENNE SUCCURSALE

L'ÉCONOMIE PAR LES PNEUS CUIRASSE CANNELÉE

DUNLOP

LA SÉCURITÉ PAR LES PNEUS FERRÉS CUIRASSE ARMÉE.

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & C^ie^

10 francs par Mois

6.000 Articles

DIX ANS DE SPORT

Collection complète (17 volumes) de

LA VIE AU GRAND AIR (1)

24 mois de Crédit

20.000 Illustrations

A l'occasion de sa 10^e^ année d'existence, nous mettons en vente la COLLECTION COMPLÈTE de *LA VIE AU GRAND AIR*.

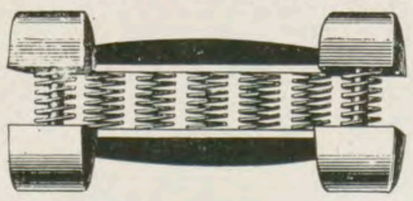
Cette collection, qui forme **17 beaux volumes**, sera adressée aux souscripteurs, ainsi que les 2 superbes **PRIMES GRATUITES**, dès la réception de l'ordre ci-dessous.

LA COLLECTION : Brochée.. 195 fr. — Reliée.. 245 fr.
Tout souscripteur qui paiera comptant, à la réception de la Collection et de la Prime gratuite, bénéficiera d'une réduction de 10 0/0. — ETRANGER : Vente au comptant seulement (Port en plus).

2 PRIMES GRATUITES offertes à tous les Souscripteurs :

SANDOW

HALTERES A RESSORTS

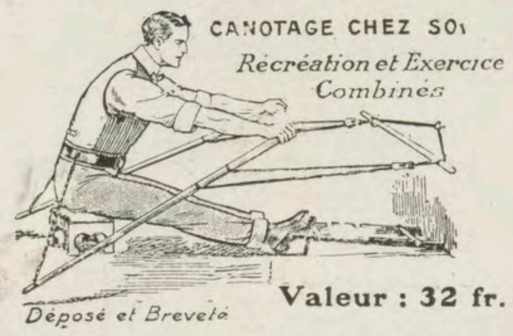


Valeur : 16 fr. 50 la paire

Prière d'indiquer si ces haltères doivent servir pour Hommes, Dames, Jeunes Gens ou Enfants.

1° Un Appareil "LE SIMPLEX"
2° Une paire d'haltères à ressorts "SANDOW"

LE "SIMPLEX"



Valeur : 32 fr.

Veuillez trouver inclus la somme de 15 fr., montant du 1^er^ versement à la collection complète de ***La Vie au Grand Air*** formant 17 volumes (avec **Primes Gratuites**), au prix de (1) fr., payable 15 fr. en souscrivant et ensuite 10 fr. par mois sur présentation d'un reçu postal.

Date : Le ..... *19* SIGNATURE :

Nom et Prénoms .....

Profession .....

Adresse .....

(1) Collection brochée : 195 fr. — Reliée : 245 fr.

Détacher ce bulletin et l'envoyer à M. l'Administrateur des Publications Pierre Lafitte et C^ie^ : Hotel des Publications Pierre Lafitte et C^ie^, 90, aven. des Champs-Elysées, Paris, avec un mandat ou un bon de poste de 15 fr.

CYCLES ET MOTOCYCLETTES

Société "LA FRANÇAISE"

Marque DIAMANT

DUPRÉ, Champion de France 1909

MAGASINS DE VENTE A PARIS

16, Avenue de la Grande-Armée — Tél. 523-58

Officiers Ministériels

VENTE au Palais, le 7 août 1909, à 2 heures.
En un lot : Immeuble à Paris,
RUE DE MONTMORENCY, 44 & 46
Revenu net : 34.000 francs environ.
Mise à prix..... 350.000 francs.
S'adresser à M^es^ Emile ROCHE et BURKHARDT, avoués, et à M^e^ Naret, notaire

ASNIÈRES Gde villa, 8, av Faidherbe. Cce 1081 m. 90. M. à p. 25.000 f. Ad. Ch. n. Paris 27 juillet. S'adresser à M^e^ MOREAU, notaire 76, rue Saint-Lazare.

Ville de Paris.
A adj. sur 1 en. Ch. des Not., Paris 3 Août 1909.
TERRAIN Ang. R de Bretagne et de Picardie 101 m. 56. M. à p. 825 f. le m. S'ad. à M^es^ MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS ET DELORME, 11, r. Anber, *dép. en.*

Propriété à Paris, r. des Tourelles, 13 Cce. 1086 m. env. Rev. br. 12.063 fr. M. à p. 60.000 f. A. C. not. 3 août. S'ad. à M^e^ MOREAU, not. 76, r. St.-Lazare.

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. — *Voyages à itinéraires facultatifs de France en Algérie, en Tunisie et aux Echelles du Levant ou vice-versa.*

La Compagnie délivre, toute l'année, des carnets individuels ou collectifs, de 1^re^, 2^e^ et 3^e^ classes pour effectuer, à prix réduits, des voyages pouvant comporter des parcours sur les réseaux suivants : 1° Paris-Lyon-Méditerranée, Est, Etat, Midi, Nord, Orléans, Ouest, P.-L.-M-Algérien, Est-Algérien, Etat (lignes algériennes), Ouest-Algérien, Bône-Guelma, Sfax-Gafsa; 2° sur les lignes maritimes desservies par la Compagnie Générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation mixte (Compagnie Touache), ou par la Société Générale de transports maritimes à vapeur; 3° sur les lignes maritimes desservies par la Compagnie des Messageries maritimes. — Ces voyages, dont les itinéraires sont établis à l'avance par les voyageurs eux-mêmes, doivent comporter, en même temps que des parcours français, soit des parcours maritimes, soit des parcours maritimes et algériens ou tunisiens; les parcours sur les réseaux français doivent être de 300 kilomètres au moins ou comptés pour 300 kilomètres.

Les parcours maritimes doivent être effectués par les paquebots de l'une seulement des quatre Compagnies de navigation participantes; ils peuvent cependant être effectués à la fois par les paquebots de la Compagnie des Messageries maritimes et par ceux de l'une quelconque des trois autres Compagnies de navigation.

Validité. — Les carnets sont valables pendant 90 jours, à compter du jour du départ, ce jour non compris; mais ils sont valables 120 jours lorsqu'ils comportent des parcours sur les lignes desservies par la Compagnie des Messageries maritimes. Faculté de prolongation moyennant paiement d'un supplément.

Arrêts facultatifs dans toutes les gares du parcours.

Demande de carnets. — Les demandes de carnets peuvent être adressées aux Chefs de toutes les gares des réseaux participants, elles doivent leur parvenir cinq jours au moins avant la date du départ.

Chemins de fer de l'Ouest

Nous avons déjà signalé à l'attention des voyageurs et touristes les Guides, Livrets et Albums publiés sur la Normandie et la Bretagne.

Ces publications ne s'adressant qu'aux grandes personnes, la Compagnie de l'Ouest a pensé être agréable aux enfants en faisant établir, exclusivement à leur intention et comme souvenir de voyage, un Livret-aquarelle de costumes et paysages bretons.

Ce Livret-aquarelle comprend 8 gravures en couleurs, chacune reproduite, en esquisse au trait noir, sur la page mobile qui lui fait vis-à-vis et que les enfants peuvent expédier comme carte postale, après l'avoir coloriée suivant le modèle; plusieurs chansons (paroles et musique) choisies parmi les œuvres du barde breton Botrel, et enfin quelques renseignements géographiques.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. july 24th 1909.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numeros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

24 Juillet 1909 — N° 566
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Magasin de vente et d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

M. Levavasseur. (Photographie de notre envoyé spécial.)

UN MOMENT D'ANGOISSE (1)

Le contre-torpilleur Harpon *avait été désigné par le ministre de la Marine afin de suivre la tentative de Latham, pour la traversée de la Manche sur son aéroplane,* l'Antoinette VI. *Le commandant Demagny et M. Levavasseur, constructeur de l'appareil, assistent, du pont du navire, à la chute de l'intrépide aviateur, qui n'eut heureusement de conséquences que pour l'aéroplane.*

(1) Voir pages 50 à 58.

(Photographies de nos envoyés spéciaux.)

LATHAM DESCEND DANS LA MANCHE

L'essai de Latham pour la traversée du détroit a échoué, mais l'aviateur a pris là une excellente leçon pour une prochaine tentative

LATHAM est parti! Telle est la nouvelle que le télégraphe et le téléphone lancaient lundi matin aux quatre coins du monde, et pendant une heure, ce fut une anxiété profonde.

« Il n'est pas arrivé! » répétaient, une heure à peine après, les mêmes échos, renforcés bientôt des mille voix de la presse mondiale. Et cependant, cet échec, ce fut, à proprement parler, une victoire. Jusqu'ici, on marchait dans l'inconnu. Jamais aucun aviateur ne s'était élevé au-dessus des flots. On ignorait ce qui se passerait dans ces conditions nouvelles. Le brouillard, l'état de saturation de l'air, ne nuiraient-ils pas à la marche du moteur? Les courants aériens ne pourraient-ils faire dévier l'oiseau de sa route? Et s'il s'arrêtait, comment tomberait-il des hauteurs encore inaccessibles jusque ici où il allait être contraint de s'élever? Et, s'il tombait, où s'arrêterait-il? La flottaison était-elle assurée? Autant de questions auxquelles on ne pouvait répondre que d'une façon théorique et que l'expérience de lundi vient de définitivement trancher. Le moteur s'est arrêté, et de 300 mètres d'altitude, l'oiseau artificiel est descendu sans se hâter, en vol plané, pour aller tranquillement se poser sur la surface des flots, comme un de ces grands voiliers qui viennent se reposer sur la mer, doucement bercés par le rythme moelleux des vagues. Latham s'est simplement assis sur le dossier de son siège, pour ne pas se mouiller les pieds, il a déclenché son chronomètre, allumé une cigarette, et quand les « bertons » du *Harpon* sont venus le délivrer, il fumait placidement depuis 21 minutes. L'expérience est donc faite, l'appareil flotte. Flotterait-il aussi bien par grosse mer? c'est peu probable, mais bien peu d'oiseaux du ciel, eux-mêmes, sortent par la tempête.

Pourquoi le moteur s'est-il arrêté? Il est difficile de répondre d'une façon précise. Il est resté trop longtemps dans l'eau de mer pour qu'on puisse être certain de trouver la solution en l'examinant. Il est admissible que, dans cet air saturé de vapeurs salines, la carburation se soit faite d'une façon insuffisante. On a parlé d'une rupture de lamelle dans le distributeur d'allumage. La chose serait possible. Il n'est pas très facile de se rendre compte d'un raté d'allumage dans un huit-cylindres, quelque exercée que soit l'oreille, et il y a eu une tentative de sabotage, du côté précisément de l'allumage. Mais ce qui est plus vraisemblable, c'est que le moteur était insuffisant comme puissance. De même que dans un canot, un moteur d'aéroplane doit fonctionner constamment à pleine charge, comme celui d'une voiture qui monterait une côte et, à ce petit jeu-là, il se fatigue vite.

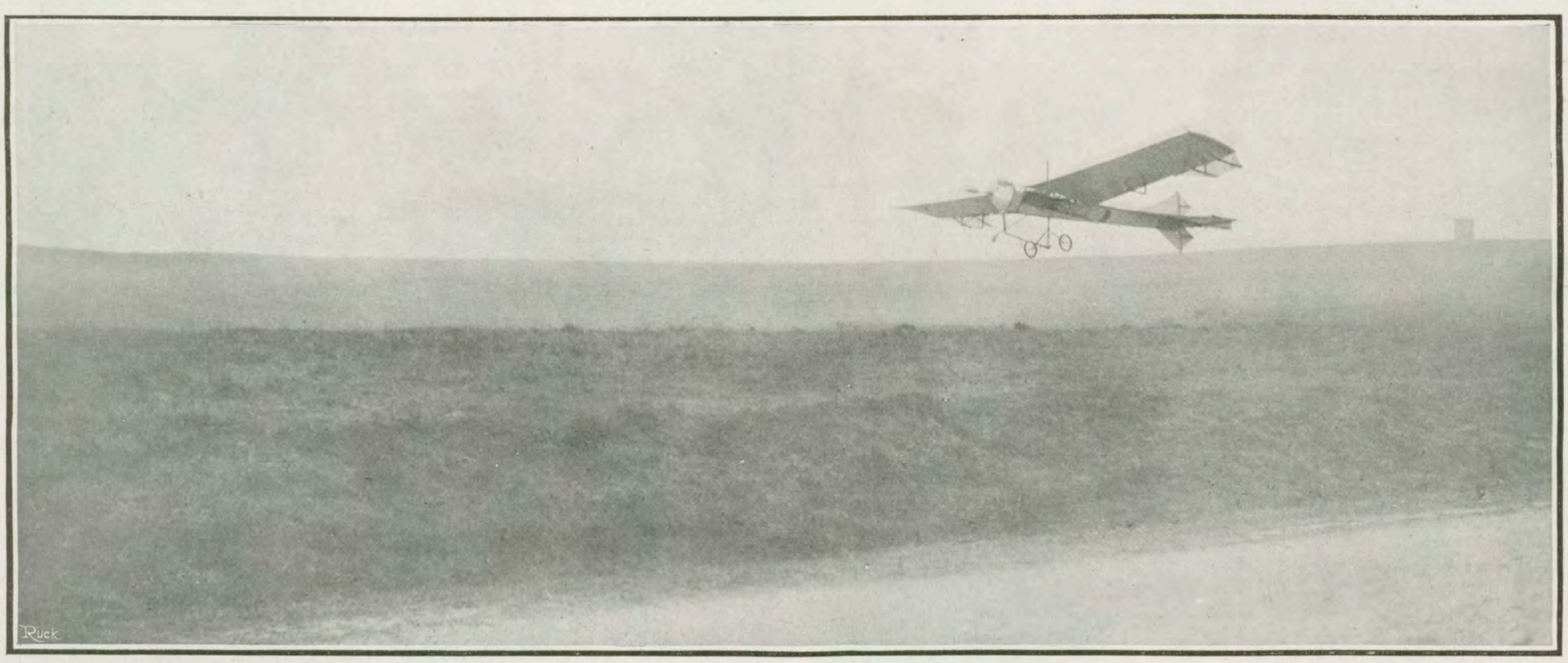
Levavasseur lui-même était de cet avis. Pendant la longue semaine que nous passâmes à attendre, à Sangatte, le temps propice, que de fois l'ai-je entendu dire :

— Si j'étais Latham, je m'en irais à Paris chercher un 100-chevaux, à la place du 50. Et avec cela je traverserais par n'importe quel temps!

Je sais bien que Wright vole avec

La première sortie.

Le 13 juillet, l'appareil fut sorti en vue d'un essai avant le départ définitif, et transporté au haut de la falaise de Blanc-Nez.



Le premier vol à Sangatte.

En présence d'une foule considérable, Latham fit un vol de 15 minutes au-dessus de la plaine. Trompé par un remous de vent, il descendit à l'improviste et brisa le patin d'avant à l'atterrissage.

Les loisirs de l'attente.

Dans le salon de l'Hôtel de la Plage à Sangatte, Latham, Levavasseur, essaient de tromper les longueurs des journées d'attente.

La foule aux abords du hangar, le 14 Juillet.

Chaque jour, dès 4 heures du matin, les curieux commençaient à affluer autour de la vieille usine de Sangatte ; l'après-midi, c'était une foule contenue difficilement par quelques gendarmes, aidés d'un fidèle chien policier.

un 25-chevaux, mais il vole beaucoup moins vite et je ne crois pas qu'il se serait risqué au-dessus de la Manche.

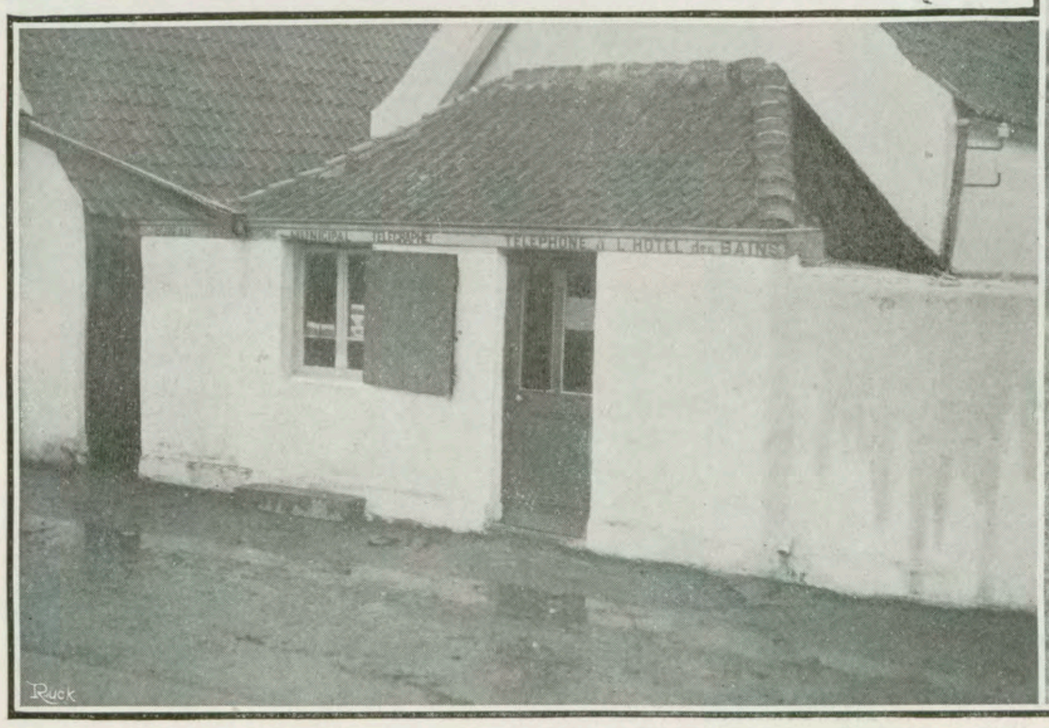
Ainsi Latham vient de prendre sa première leçon d'oiseau de mer. Nous pouvons être certains qu'elle lui profitera. La tranquille impassibilité avec laquelle il accueillit son intempestive descente nous permet d'être convaincu qu'il repartira bientôt avec plus d'assurance encore que la première fois.

Et d'ailleurs, quand paraîtront ces lignes, peut-être, l'attirant détroit sera-t-il déjà franchi par un autre monoplan, celui de Blériot qui va, lui aussi, tenter la chance.

MARCEL VIOLLETTE.

Les deux héros de la tentative.

Latham et Levavasseur paraissaient les moins impatients de tous. Résolus à avoir tous les atouts pour eux, ils attendaient tranquillement le premier beau jour.



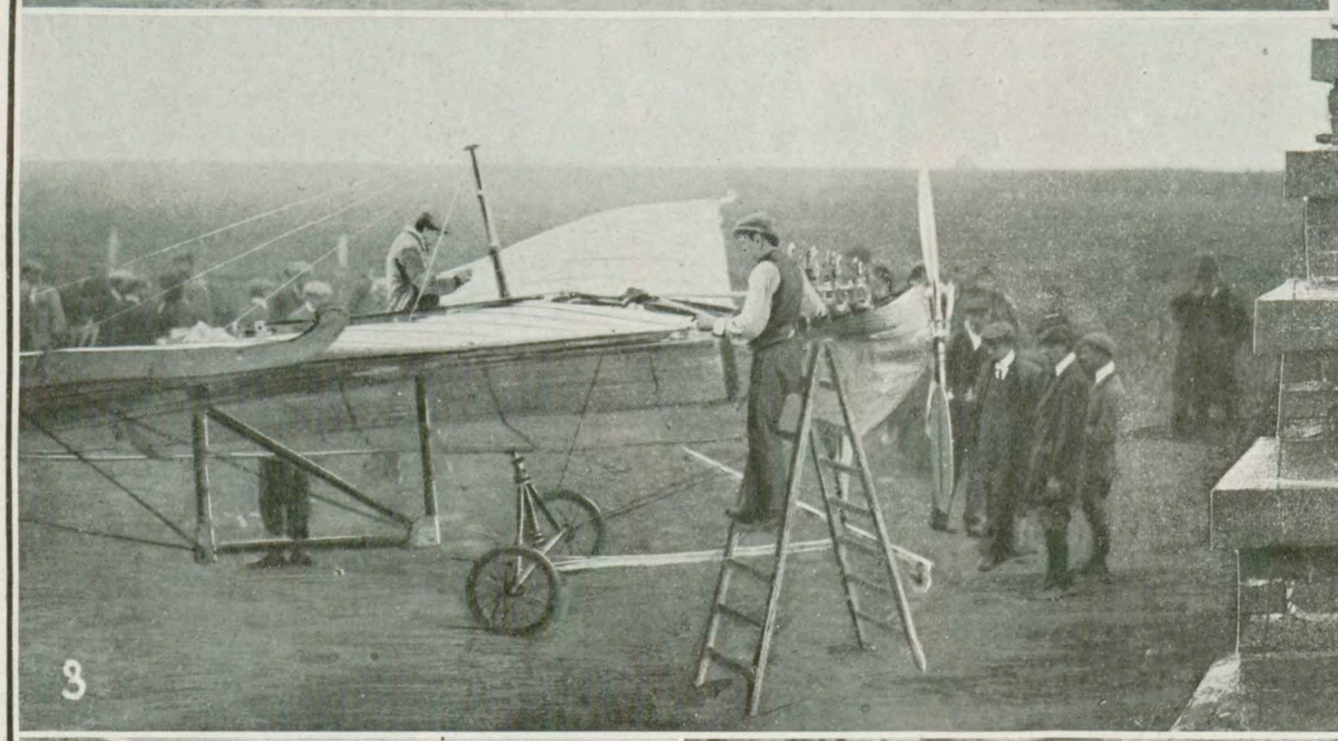
L'Hôtel des Postes de Sangatte.

La seule inspection de cet édifice administratif donnera une idée de l'importance de la ville de Sangatte, et des facilités de communication qu'elle présentait avec le reste de l'univers.

AVANT LE DÉPART

1

2


3

4

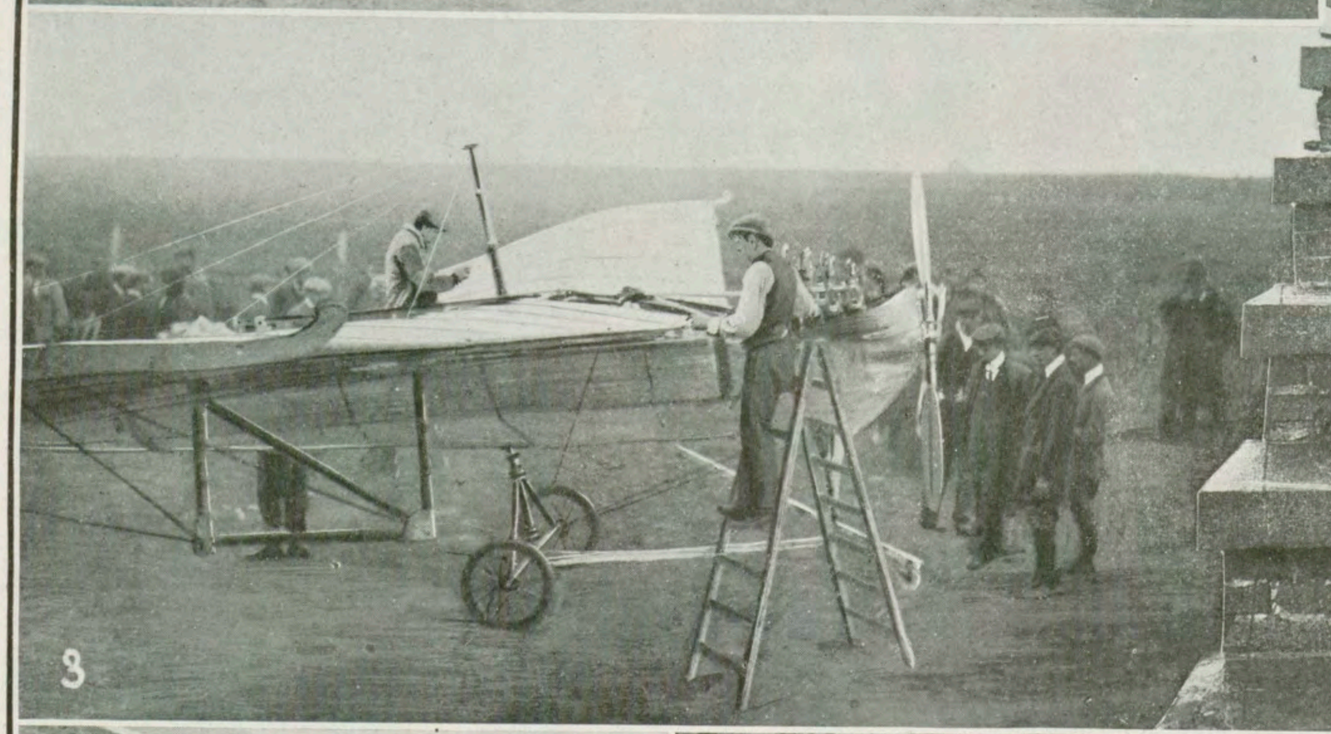
5

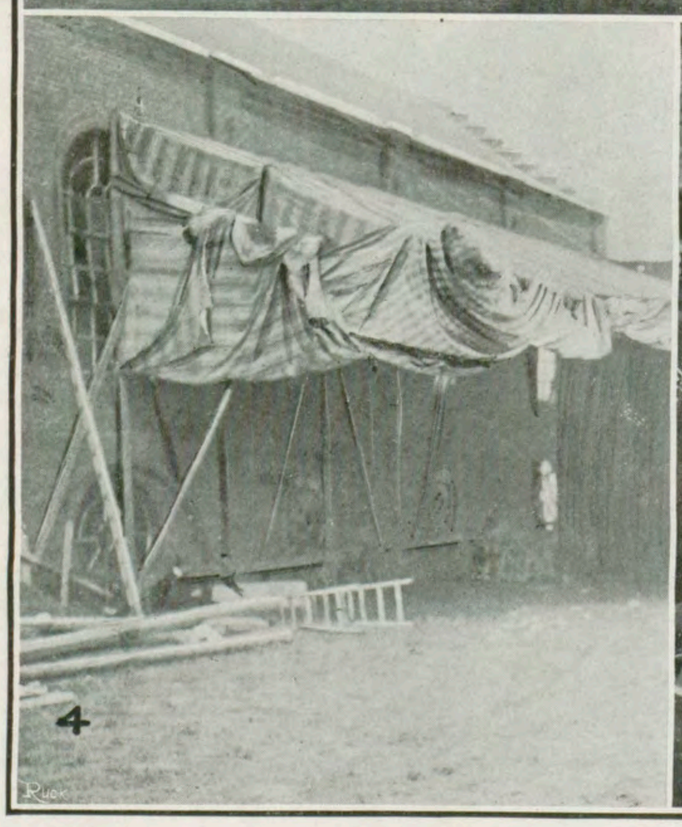
1. Dès 3 h. 1/2 du matin, on commence à sortir du hangar le monoplan Antoinette. — *2. Un timonier du* Harpon *se poste sur le toit de l'usine pour correspondre avec le contre-torpilleur. — 3. L'appareil est hissé sur le sommet de la falaise de Blanc-Nez, à 500 mètres de la mer, où on lui donne le dernier coup d'œil avant le départ. — 4. Le nid est vide, l'oiseau est parti! — 5. La foule assiège le télégraphe sans fil pour avoir des nouvelles de Douvres. « Nous ne voyons rien venir », répond-on.*

AVANT LE DÉPART

1

2


3


4

5

1. Dès 3 h. 1/2 du matin, on commence à sortir du hangar le monoplan Antoinette. — *2. Un timonier du* Harpon *se poste sur le toit de l'usine pour correspondre avec le contre-torpilleur. — 3. L'appareil est hissé sur le sommet de la falaise de Blanc-Nez, à 500 mètres de la mer, où on lui donne le dernier coup d'œil avant le départ. — 4. Le nid est vide, l'oiseau est parti! — 5. La foule assiège le télégraphe sans fil pour avoir des nouvelles de Douvres. « Nous ne voyons rien venir », répond-on.*

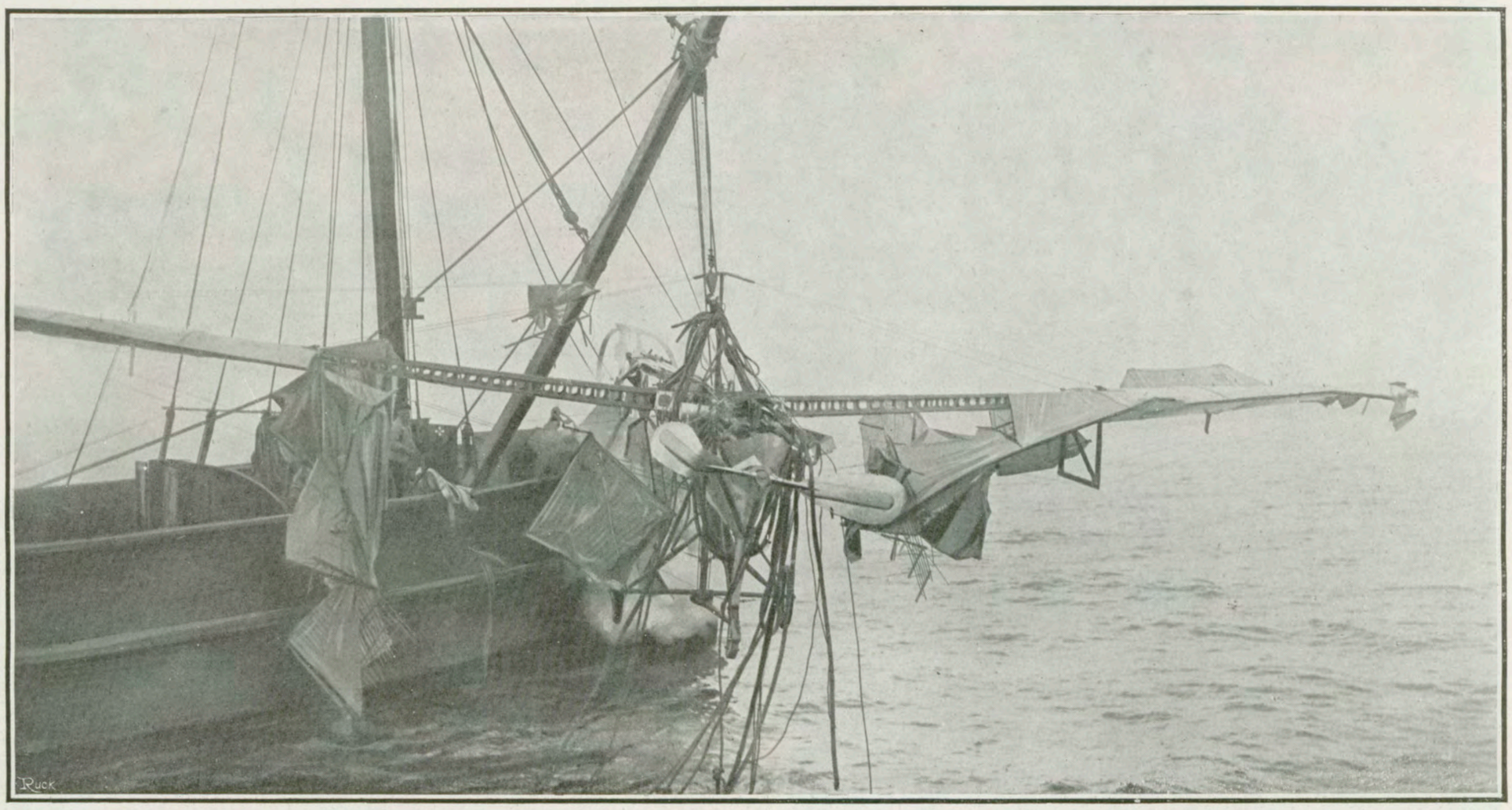
La Vie au Grand Air

AU-DESSUS DE LA MER

PARTI !

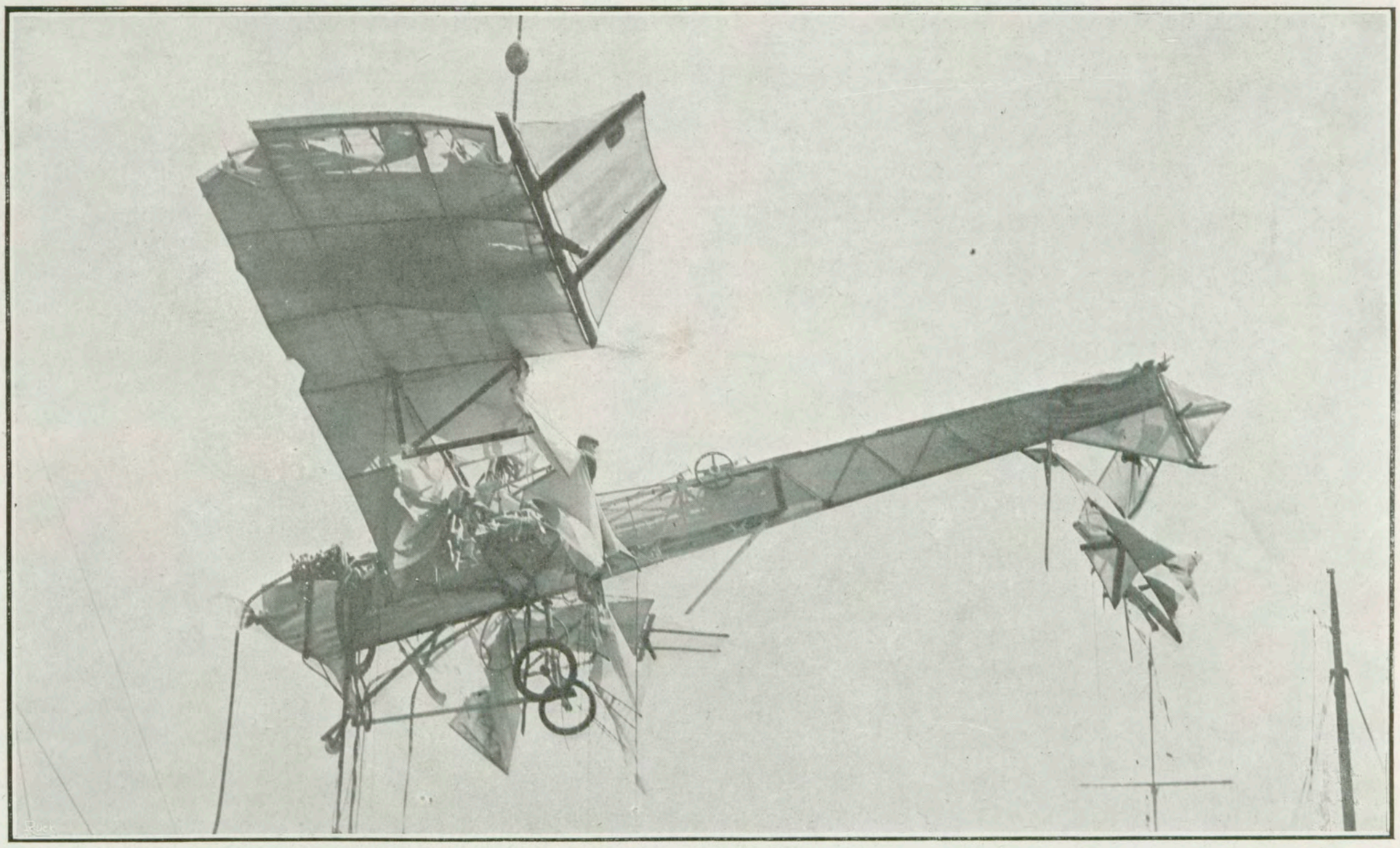
La falaise d'où Latham s'est élancé ne domine guère la mer de plus de 30 mètres. Mais, bientôt, l'audacieux aviateur s'éleva à plus de 200 mètres. On le vit alors piquer résolument vers la côte anglaise, fuyant dans le brouillard, à plus de 50 kilomètres à l'heure, poursuivant le contre-torpilleur qui forçait ses feux pour ne pas être rejoint. Tous deux diminuaient aux yeux des spectateurs, avec une étonnante rapidité. On suivit le grand oiseau quelques instants avec des jumelles, mais bientôt, ce ne fut plus qu'un point imperceptible dans l'espace, qui disparut à son tour. Une profonde émotion saisit les spectateurs de cette première inoubliable. Un grand silence se fit, que troubla seul le crépitement des étincelles des marconigrammes.

LA RENTRÉE AU PORT



L'*ANTOINETTE* A BORD DU REMORQUEUR

Le remorqueur le Calaisien *était parti en avant à une distance d'environ 6 milles et pointait vers la côte anglaise. Averti par deux coups de sifflet du* Harpon, *il revint vers celui-ci et arriva pour l'aider à repêcher l'appareil qui tant bien que mal fut arrimé à son mât de charge.*



LE DÉCHARGEMENT DANS LE PORT

Le remorqueur regagna ensuite le port de Calais, précédé par le contre-torpilleur, à bord duquel Latham avait pris place. L'appareil fut déchargé à quai. Comme on peut le voir, il est légèrement détérioré. Le moteur Antoinette *est intact. On eut de la peine à faire écarter les curieux qui voulaient tous emporter un morceau de la carcasse comme souvenir. L'*Antoinette V *est construit en tissus caoutchouté Michelin.*

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LA TENTATIVE DE LATHAM — APRÈS LA CHUTE

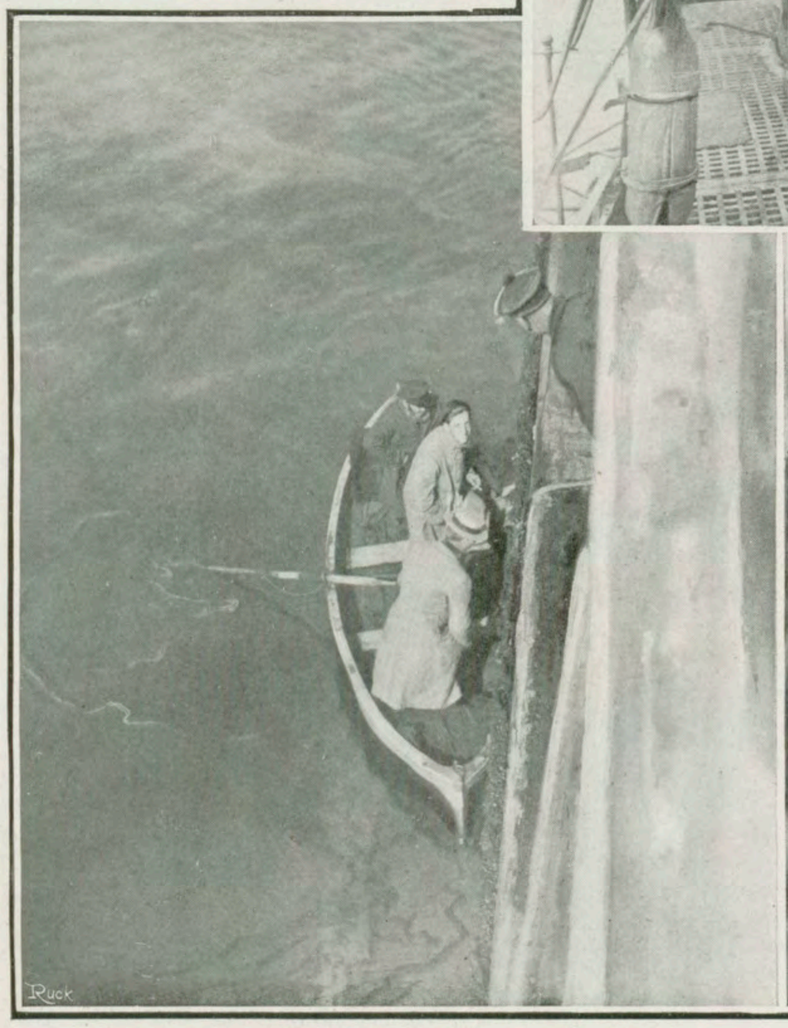
LE RETOUR DE L'AVIATEUR ET LE SAUVETAGE DE L'APPAREIL

*L'*Antoinette VI *filant dans la brume à 10 milles de la côte française, passait au-dessus du* Harpon, *à environ 300 mètres. Latham s'apprêtait à photographier le torpilleur, quand le moteur s'arrêta. Latham reprit son volant, lâchant l'infortuné stéréo qui plongea par 100 mètres de fond et descendit en vol plané, pour venir se poser comme une mouette à la surface de la mer. Le* Harpon *accourut sur le lieu du naufrage, et quand un canot mis à la mer s'approcha, on trouva l'aviateur fumant tranquillement son éternelle cigarette, comme on le voit à l'arrière du canot. En haut, l'appareil flottant, avec l'aviateur encore à bord.*

APRÈS LA DESCENTE

L'*Antoinette* arrive au port de Calais.

Arrimé au mât de charge du Calaisien, *l'appareil fut ramené à Calais. Il fut déchargé sur le quai du port pour être transporté à Paris.*



Latham débarque.

L'aviateur revint, à bord du Harpon, *jusqu'à Calais où l'attendaient la foule anxieuse et les reporters indiscrets. Il était certainement le moins impressionné de tous.*

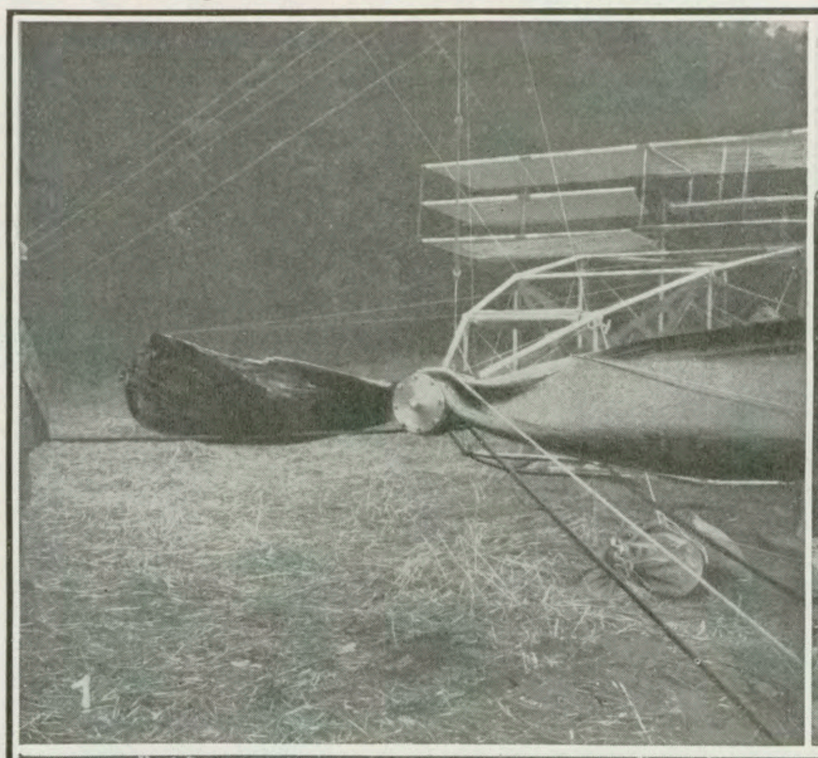
A bord du *Harpon*.

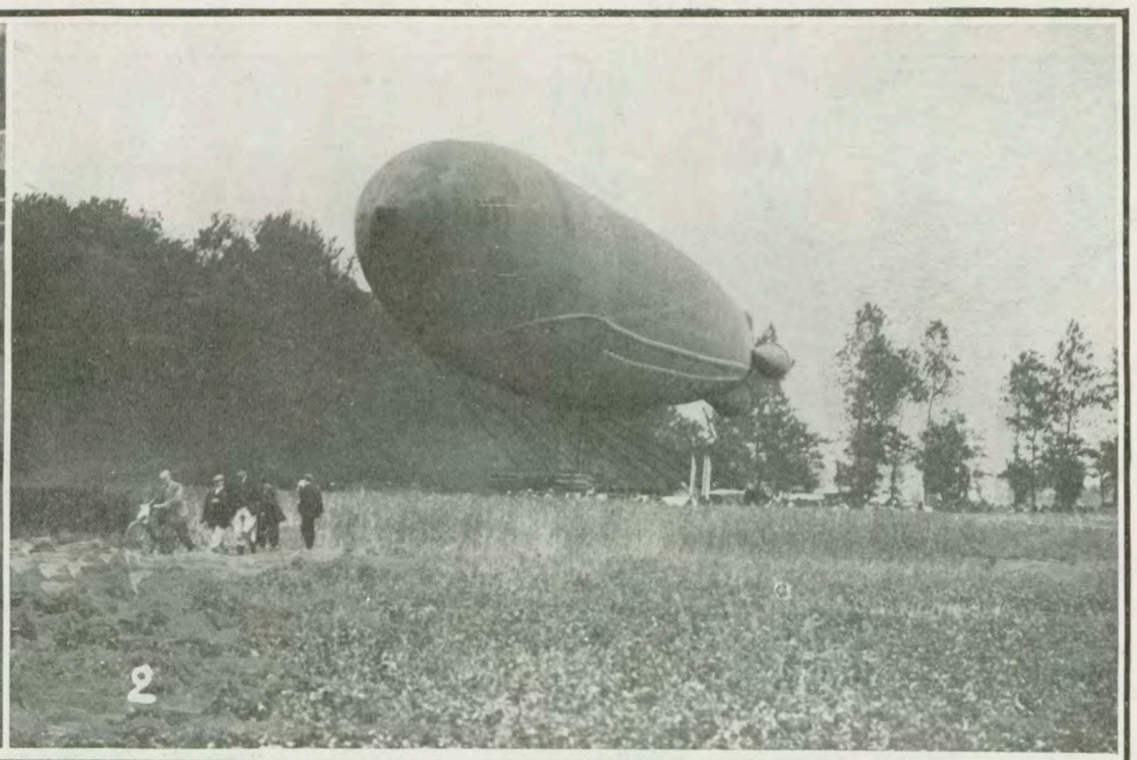
Très calme, Latham raconte à ses amis, M. et Mme Raoul Duval, les péripéties de sa traversée. C'est à peine s'il a consenti à accepter des vêtements de rechange.

Sur le quai de Calais.

Vêtu d'habits empruntés aux officiers du bord et coiffé d'un béret de matelot du Harpon, *Latham est accueilli par la foule enthousiaste et embrassé par une jolie pêcheuse.*

LE VOYAGE DE LA *VILLE DE NANCY*

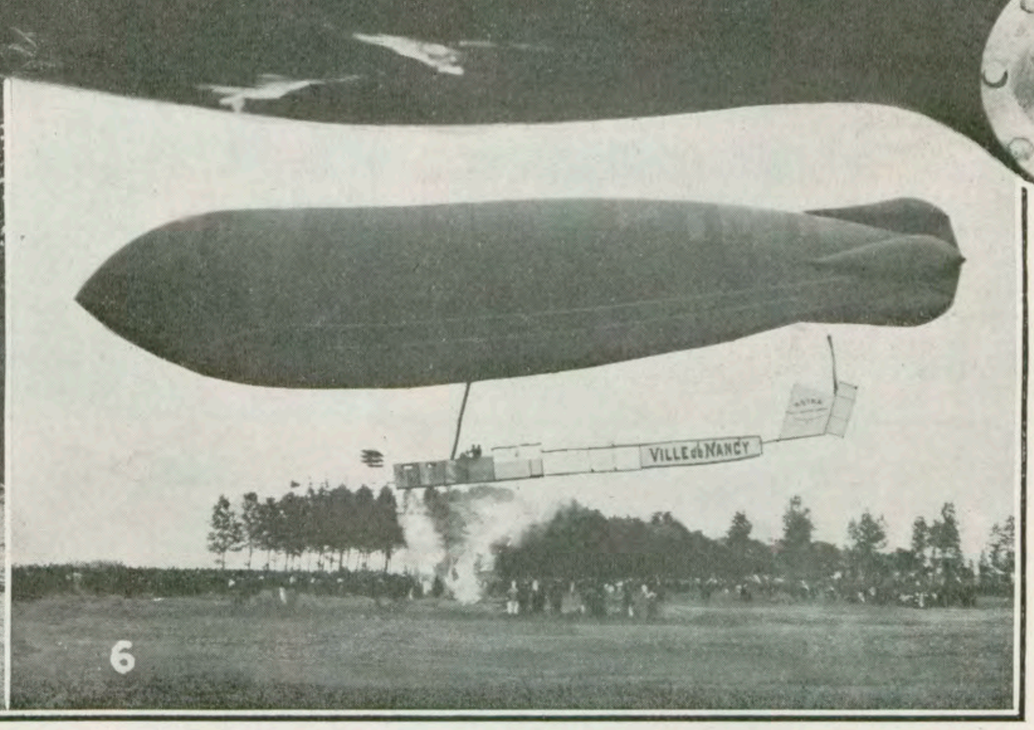

1


2

3

4

5



6

1. L'hélice de la Ville de Nancy, *après son atterrissage un peu brusque à Faremoutiers. — 2. L'aéronat est garé dans un champ, à l'abri d'un petit bois. — 3. MM. Kapferer, pilote de la* Ville de Nancy, *Surcouf, le lieutenant Gérard et M. et Mme Perissoul, châtelains des Tournelles, qui ont offert l'hospitalité à l'aéronat. — 4. Cet attelage mixte a grand'peine à amener jusqu'au ballon les lourds tubes d'hydrogène. — 5. L'hélice avariée est ramenée à la gare. — 6. La* Ville de Nancy *quitte Faremoutiers. Après une nouvelle escale à l'aérodrome de Beauval, près de Meaux, elle atterrissait, le soir, à Nancy où elle va constituer une des attractions de l'Exposition. Le lendemain, elle évoluait au-dessus de la ville, tandis que le* Zeppelin *venait de Metz jusqu'à la frontière. L'aéronat est construit en tissu caoutchouté Continental.*

BLÉRIOT VOLE D'ÉTAMPES A ORLÉANS

Blériot vient de remporter le Prix du Voyage, couvrant plus de 40 kilomètres au-dessus des champs, des bois et des villages

Le départ de la ferme de Mondésir.

C'est à la ferme de Mondésir que, pendant huit jours, le monoplan de Blériot attendit l'heure propice pour tenter le voyage aérien d'Etampes à Orléans.

Ainsi qu'au printemps, réveillées du sommeil hivernal, les abeilles sortent en rangs pressés de leurs ruches pour prendre leur vol, de même la foule des aviateurs, qu'on avait pu croire endormis, ont quitté leurs hangars, aux rayons du soleil de juillet, et, de tous côtés, les plus magnifiques performances ont été réalisées.

De fait, pendant de longs mois, on n'entendit plus parler de tous les hommes oiseaux. Il paraissait qu'après les exploits des Wright, tout était fini, quand un nouvel arrivé, Hubert Latham, est venu susciter l'émulation de tous ses confrères. Il semble que, cette semaine, ils aient voulu mettre sur les dents reporters et photographes. Pendant que Latham attendait le jour propice pour la traversée de la Manche, Blériot accomplissait le splendide voyage d'Etampes à Orléans et, le jour même où le champion de l'*Antoinette* échouait dans son audacieuse tentative, Paulhan volait de Douai à Arras et effectuait une partie du retour,

La veillée de l'oiseau.

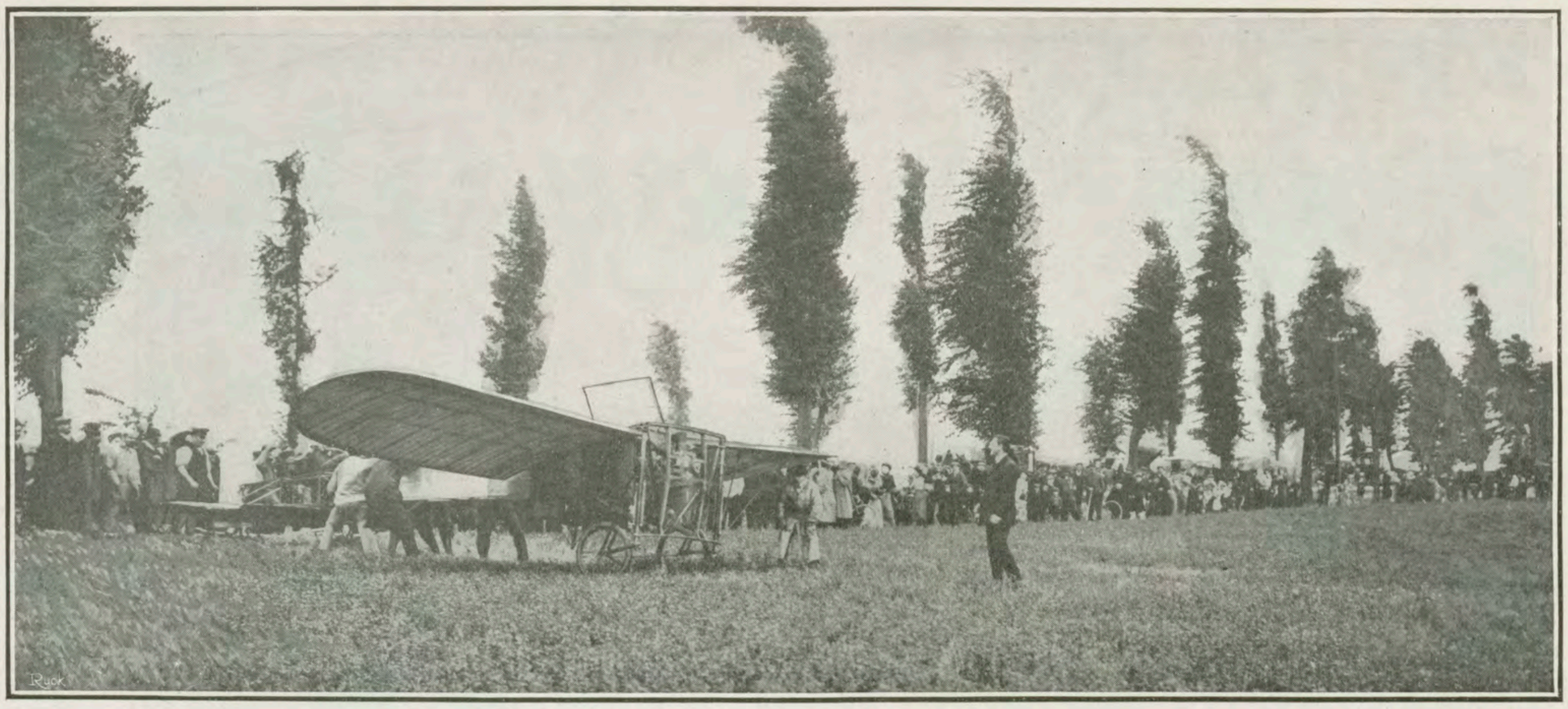
L'appareil fut monté en plein air en 29 minutes, par les soins du fidèle Mamet, et transporté par la route dans un champ, au sud d'Etampes, où il passa la nuit.

La Vie au Grand Air

ENTRE ÉTAMPES ET ORLÉANS

COMME UNE SIMPLE AUTOMOBILE, LE MONOPLAN *BLÉRIOT XI* SUIT LA ROUTE NATIONALE

Pour ne point s'égarer, Blériot avait décidé de suivre la route nationale ou la voie ferrée, qui sont d'ailleurs parallèles, mais il se perdit dans le brouillard après Monnerville. Celui-ci s'étant dissipé, l'aviateur retrouva la route, vers Guillerval, avant Angerville. C'est là qu'il passa devant l'objectif de notre opérateur qui suivait sa marche à bord d'une automobile. Il ne quitta plus ensuite la route jusqu'à Chevilly où il descendit. Les 41 kil. 200 furent couverts en 44 minutes. Le monoplan Blériot est construit en tissu Continental et muni d'un moteur à trois cylindres Anzani.



Avant le départ.

L'oiseau artificiel passa la nuit derrière une meule de foin, abrité par une bâche. Au matin, on alla l'éveiller.

Sommer, à Mourmelon, marchait 1 h. 4 m. et enfin, Farman, également à Châlons, dans la nuit, volait 1 h. 23 m., battant tous les records français (1). Que nous prépare la semaine prochaine et que nous vaudra le meeting de Reims où tous les hommes oiseaux vont se trouver aux prises ?

Mais revenons à la performance de Blériot, la première en date et sans doute aussi la plus brillante de celles qui ont marqué cette semaine désormais fameuse.

Blériot est certainement l'homme qui a le plus mérité de l'aviation. Champion du monoplan à l'heure où le biplan seul triomphait, il a lutté contre la déveine, contre les railleries ; nul, peut-être, n'a eu plus de chutes que lui. Mais chaque chute était pour lui un enseignement. Ne ménageant ni son temps, ni son argent, risquant sa vie dans ses audacieuses tentatives, il est celui qui a maintenant le plus d'expérience du vol, qui a volé partout, par tous les temps, on pourrait dire à toute heure. Il vole à Douai, un jour ; le temps de venir à Paris en rapide et il vole à Juvisy ; le lendemain, il est à Issy, changeant d'appareil et de moteur et marchant avec tous.

Son voyage d'Etampes à Orléans, pendant lequel il couvrit 41 kilom. 200 m. en 44 minutes, arrêts déduits, est le triomphe de la précision. Parti d'un point indiqué, il a fait escale dans le champ qu'il avait lui-même désigné. Il en est reparti 12 minutes après, pour atterrir définitivement dans le coin de luzerne qui lui avait été montré, passant au-dessus des poteaux télégraphiques, frôlant de l'aile les hauts peupliers, franchissant à plusieurs reprises la voie ferrée, applaudi par les voyageurs enthousiasmés. Au cours de l'envolée, le monoplan s'est maintenu entre 25 et 50 mètres d'altitude.

M. Alfred Leblanc, l'aéronaute recordman célèbre, et M. André Fournier, commissaires désignés par l'Aéro-Club de France, assuraient l'authenticité de la performance, le premier au départ et le second à l'arrivée. En outre, MM. Alfred Leblanc, Lambert, maire de Toury, et Guyot, le vainqueur du Grand Prix des Voiturettes, aviateur de demain, ont suivi l'aéroplane en automobile. Le monoplan XI est d'un modèle réduit, qui mesure 1 m. 80 d'envergure avec 14 mètres carrés de surface. Le poids, en ordre de marche, est de 300 kilos avec le pilote. C'est le même appareil qui tourna pendant près d'une heure, au commencement du mois, à l'aérodrome de Juvisy.

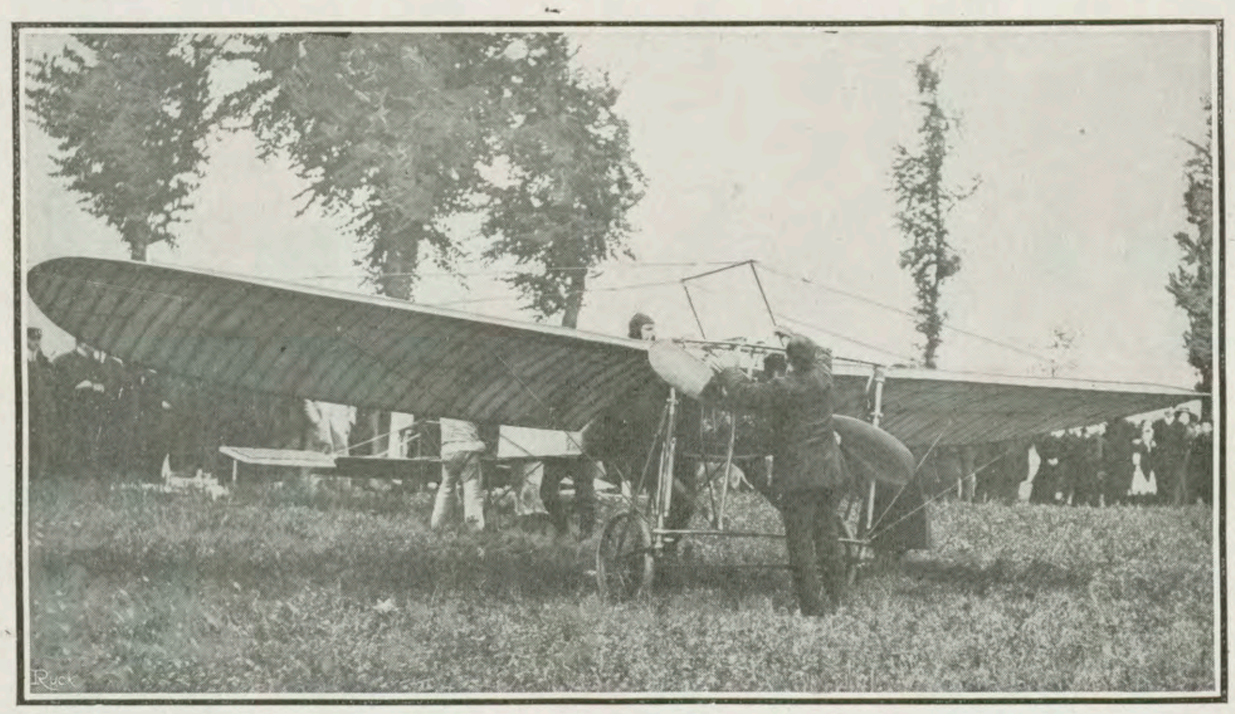
Blériot gagne le Prix du Voyage, soit 4.500 francs, comme pilote et constructeur. 1.500 francs reviennent à Anzani, constructeur du moteur, et 1.000 francs à M. Chauvières, constructeur de l'hélice. Ces sommes seront doublées au 1er janvier 1910 si, à cette époque, le record n'a pas été battu.

Le monoplan XI avec lequel Blériot a accompli son voyage aérien est muni d'un moteur à 3 cylindres Anzani.

A l'arrivée, le moteur a été démonté. Il était en parfait état, et Blériot a passé immédiatement avec l'ex-entraîneur un marché de 200.000 francs qui lui assure l'exclusivité de la production des moteurs d'aviation à ailettes, à trois cylindres, depuis la force de 20 HP que construit Anzani, devenu aujourd'hui un important industriel.

Blériot, maintenant, va s'attaquer avec son numéro XII à la traversée de la Manche.

F.-A. Wheel.



L'appareillage.

Le monoplan est là, prêt à l'envol. Le mécanicien saisit les pales de l'hélice pour mettre le moteur en marche.

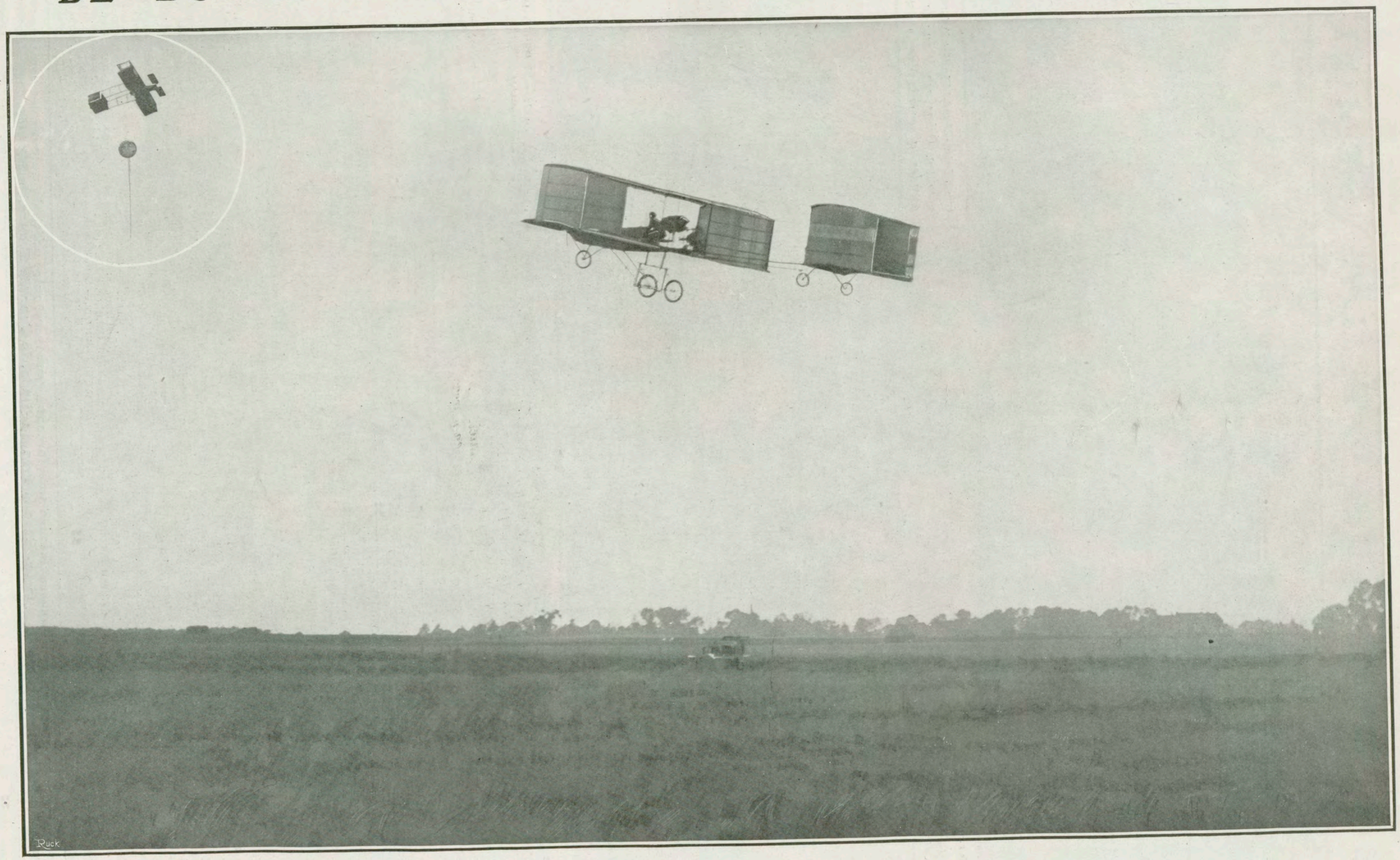
La lecture de la carte.

Blériot montre aux commissaires de l'Aéro-Club, MM. Fournier et Leblanc, le chemin qu'il compte prendre.

(1) Le record du monde reste à Wright avec 2 h. 20 m. 23 secondes.

La Vie au Grand Air

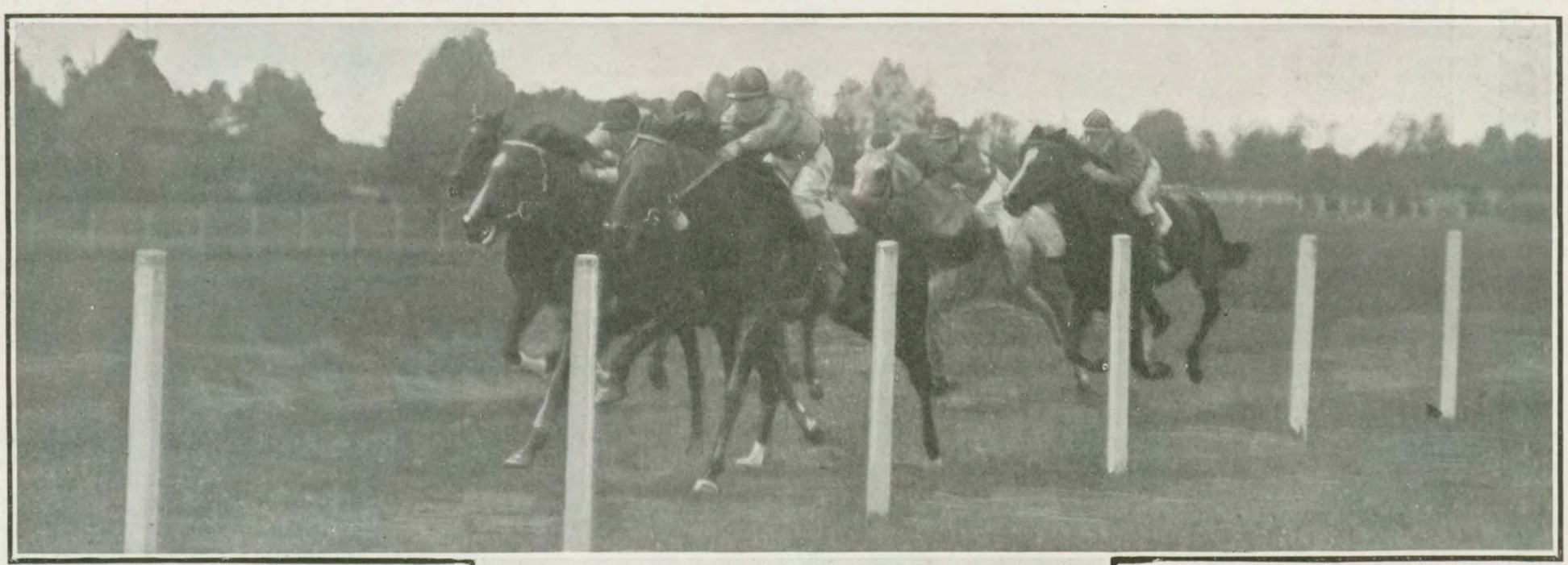
DE DOUAI A ARRAS ET RETOUR PAR LES AIRS



PAULHAN QUITTE DOUAI POUR ARRAS

La semaine qui vient de s'écouler fut la semaine des aviateurs. Pendant que Blériot volait d'Etampes à Orléans et que Latham couvrait 10 milles au-dessus de la Manche, Paulhan, sur son biplan Octavie III, *partait de Douai à 5 h. 1/2, lundi, pour atterrir à Saint-Nicolas, à 6 kilomètres d'Arras. A 7 h. 1/2, il revenait vers Douai, mais un vent violent le forçait à atterrir, brisant son stabilisateur. En haut, Paulhan franchit un ballon à 150 mètres. Le biplan Paulhan est muni d'un moteur Gnome rotatif, 7 cylindres de 50 chevaux. Il est construit en tissu caoutchouté continental.*

LES COURSES DE LA SEMAINE



Le Prix Hermit (20.000 francs, 2.200 mètres). Saint-Cloud 14 juillet. A 200 mètres.
Dans la ligne droite, Clérambault attaquait Kumamoto et l'emportait d'une encolure. Dihor venait sur le poteau prendre la seconde place par une tête.

L'arrivée du Prix Trocadéro.
Les deux anciens rivaux, Lieutel et Gambaiseuil, ont lutté avec acharnement et le juge seul a pu désigner le cheval de M. Henriquet, battant d'une courte tête Gambaiseuil.

Le dead heat du Prix des Genêts.
Dans la course de deux ans, ce fut un dead heat entre Coup de Vent II, à M. Edmond Blanc, monté par G. Stern, et Quitte, à M. Michel Ephrussi, montée par O'Neil. Le poulain était parti grand favori, mais il a dû s'employer fortement pour tenir tête à la pouliche.

La rentrée du Grand Prix d'Ostende.
Les couleurs françaises n'ont pas été heureuses dans le Grand Prix d'Ostende, où Drehance, Vincent, Ismid et Moulins la Marche n'ont pas figuré. C'est Salomé, à M. Ed. Ribaucourt, qui l'a emporté.

Principaux résultats sportifs du 13 au 18 juillet

AÉRONAUTIQUE

Mardi 13 Juillet. — Blériot gagne le Prix du Voyage avec escale, en couvrant les 41 kilom. 200 du parcours (Etampes-Chevilly), en 44 minutes, déduction faite de l'arrêt de 12 minutes.

Dimanche 18 Juillet. — Douai. — Paulhan vole à une hauteur de 150 mètres.

ATHLÉTISME

Mercredi 14 Juillet. — Charenton (natation). — *Course internationale de 500 mètres :* 1. Paul Vasseur, en 8 m. 30 s.; 2. Maas, en 8 m. 36 s.; 3. Howeman, en 8 m. 58 s. 3/5.

Course internationale par équipes de cinq nageurs par relais : 1. Equipe de Paris, 6 m. 58 s.; 2. Hyde Seal, 6 m. 59 s.; 3. Antwerpsche Zwemclub, 7 m. 36 s. 2/5.

Dimanche 18 Juillet. — Parc de Saint-Cloud. — *Les Grands Prix du Stade Français.* — 100 mètres handicap. — Finale : 1. Aubry; 2. Loiselle; 3. Bonnefoi. Temps, 11 s. 2/5.

400 mètres handicap : 1. Aubry; 2. Arnala; 3. Liernur. Temps, 53 secondes.

Grand Steeple du Stade (2.000 mètres handicap) : 1. Gauberi; 2. Mitaine; 3. Audirac. Temps, 6 m. 22 s.

800 mètres interclubs : 1. Quilbeuf; 2. Passerotte; 3. Dollenz. Temps, 2 m. 9 s.

AUTOMOBILE

Samedi 17 Juillet. — Le canot automobile *Chantecler II*, à M. M. Coulomb, fait le voyage de Paris à Trouville, soit 370 kilomètres, en 10 h. 40.

Dimanche 18 Juillet. — Boulogne. — *Le meeting de Boulogne.* — Touristes (voitures de 101 à 110 d'alésage) : 1. Lochner, en 4 m. 29 s.; 2. Van Eckout, en 8 m. 18 s. 3/5.

Vitesse (Coupe des voiturettes) : 1. Giuppone, en 5 m. 25 s. 1/5; 2. Crespelle, en 6 m. 47 s. 3/5.

CYCLISME

Mardi 13 Juillet. — Grenoble. — *Le Tour de France* (5e étape, Lyon-Grenoble, 311 kilomètres) : 1. François Faber, en 11 h. 12 m.; 2. Garrigou, en 11 h. 17 m.; 3. Vanhouwaert, en 11 h. 24 m.

Jeudi 15 Juillet. — Nice. — *Le Tour de France* (6e étape, Grenoble-Nice, 346 kilomètres) : 1. François Faber, en 12 h. 9 m.; 2. J. Alavoine, en 12 h. 10 m.; 3. Duboc, en 12 h. 10 m. 1/5.

Samedi 17 Juillet. — Nîmes. — *Le Tour de France* (7e étape, Nice-Nîmes, 345 kilomètres) : 1. Ernest Faber, en 12 h. 43 m.; 2. Trousselier, en 13 heures; 3. Garrigou, à une roue.

Dimanche 18 Juillet. — Vél. Buffalo. — *50 kilom. derrière tandems :* 1. Seigneur 2. Passerieu, à un tour; 3. Lignon, à cinq tours et demi. Temps, 1 h. 2 m. 6 s. 2/5;

HIPPISME

Mercredi 14 Juillet. — Saint-Cloud. — *Prix Hermit* (2.200 mètres, 20.000 francs et, en outre, 1.000 francs à l'éleveur) : 1. Clérambault, à M. Achille Fould (C. Clout); 2. Dihor, à une courte encolure; 3. Kumamoto, à une tête. P. M. : gag., 124 fr. 50; pl. 38 francs, 15 francs.

Jeudi 15 Juillet. — Saint-Ouen. — *Prix Lauzun* (2.500 mètres, 10.000 francs) : 1. Javary, à Mme Ricotti (Defeyer); 2. Monticello, à deux longueurs et demie; 3. Guy Fawks, à une longueur. P. M. 151 fr. 50; pl., 42 fr. 50, 29 francs, 19 fr. 50.

Vendredi 16 Juillet. — Saint-Cloud. — *Prix de Normandie* (au trot monté, 4.000 mètres; 10.000 francs) : 1. Galette, à M. L. Le Bourg (L. Dufour), 6 m. 44 s. 3/5; 2. Grandlieu, 3. Galathée. P. M. : gag., 30 fr. 50; pl., 13 francs, 16 francs.

Dimanche 18 Juillet. — Saint-Cloud. — *Prix Trocadéro* (2.000 mètres, 15.000 francs) : 1. Lieutel, à M. A. Henriquet (O'Neil); 2. Gambaiseuil, à une tête; 3. Talo Biribil, à quatre longueurs. P. M. : gag., 52 fr. 50; pl., 21 francs, 15 fr. 50.

L'abondance des matières et les exploits des aviateurs nous forcent à renvoyer à notre prochain numéro, les comptes rendus de nombreux événements sportifs tels que les Grands Prix du Stade, le Tour de France, le Meeting de Boulogne, etc.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Camille Lecestre.